

3 議題（3）地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進実施計画について

資料 4

パブリックコメントの結果について

1. 実施期間
令和 6 年 1 2 月 2 5 日（水）～令和 7 年 1 月 2 7 日（月）
2. 実施場所（閲覧場所）
＜佐世保市＞
佐世保市ホームページ
地域交通課
本庁舎 6 階行政閲覧コーナー
各支所、宇久行政センター
＜佐々町＞
佐々町ホームページ
企画商工課（2 階）
※SNS（フェイスブック、エックス、ライン）においても、パブリックコメントの実施を広く広報する。
3. ご意見の件数 7 件（令和 7 年 1 月 2 7 日現在）
4. 「佐世保市・佐々町地域公共交通計画（案）及び佐世保市・佐々町地域公共交通利便増進実施計画（案）」に対するご意見の内容と回答

《地域公共交通計画》

頁	ご意見	回答
1	●佐世保市及び佐々町（佐世保地域）の概況 佐々町についての記載はどこにありますか？	●佐世保市及び佐々町（佐世保地域）の概況 佐々町の記載につきまして、計画 1 ページ目の 1 段落目最後の行へ下記のとおり追記いたします。 「一方、佐々町は、古くは佐々村、市瀬村が明治 22（1889）年 4 月に合併して佐々村となり、大正から昭和にかけての炭鉱全盛期には、人口が 2 倍に膨れ上がるほどの勢いで急速に発展し、昭和 16（1941）年 1 月には町制を施行した。」

7~8	●計画の位置づけ ・長崎市地域公共交通計画（P30）では、「地方創生」「バリアフリー」「障害者」「中心市街地活性化」「地球温暖化対策」「観光・MICE」「小中学校」「新幹線」「国土強靱化」の諸施策との整合が明記。本計画でも明記すべきでは？ ●基本方針 ① ・「10 年、20 年後の佐世保市をどんな街にしたいのか」という視点が見えない。 ・温暖化、脱炭素対策、自然と人間にやさしい街づくりの方針に入れた方が良い ・マイカー減、コミュニティバス、バイク・自転車等活用へ方向転換を。 ② 取組内容が、バス路線の維持に重きが置かれ（すぎ）ている	●計画の位置づけ ・P7 から P10 に記載のとおり、当該地域公共交通計画においては、総合計画における各施策と整合しているものと考えています。 ●基本方針 ①について ・本計画は、10 年後を見据えた上で、今後 5 年間でやることを整理しております。中期的には、路線再編、公共ライドシェアなどが公共交通を維持する中心的役割を果たす街の姿をイメージし計画しております。 ・環境への配慮に関しましては、計画 P49 にありますように低燃費車両の導入促進を行い、脱炭素社会に対応した環境整備を図る予定です。 ・ご指摘のとおり、マイカーに代わるものとして、デマンドタクシー、公共ライドシェア等の導入を進めていくこととしており、その他のご提案については、今後の参考とさせていただきます。 ②について ・P6 記載のとおり、本計画のねらいは、他の交通モードと比較し相対的にバスの路線維持が困難になっている状況から、主に乗合バス事業の展開を中心に、交通空白地への対応等について検討を深めていくこととしています。
7-8	●（１）計画の基本方針 ・地域住民の声が充分反映されていないのでは？具体的な計画を立	●（１）計画の基本方針 ・法律上、地域住民の意見は「地域公共交通活性化協議会」に、住民代表を入れて計画を策定することとなっており、本市では、老人クラブ連合会や

	てる際には各地域住民の意見を吸い上げるシステムを充実してほしい ・地域との共創を踏まえた持続可能な公共交通ネットワークの構築とあるが、協議会だけでなく、住民の意見、要望を汲みつくしているのか。	町内会長連合会等、利用者代表の方にご参画いただき、計画の策定段階からご意見を賜っている状況です。 また、本市においては、デマンド交通等の実施にあたり、これまで100回以上、住民の皆様との会合を重ね、公共交通全体に対するご意見等も多数承っております。 このようなご意見も受け止めながら、今回の計画を策定しておりますが、ご指摘の通り、今後も、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、計画を進めてまいりたいと考えております。
13	●需給バランスの問題 「佐世保市敬老福祉パス」を見直しては？（「1回の乗車につき一律100円、など」）	●需給バランスの問題 ・今後の参考とさせていただきます。
21	●区域運行型予約制乗合タクシー デマンドは地域差で、著しく利用が少ない地域がある。このような地域には、減便してでもバス路線を維持すべき。	●区域運行型予約制乗合タクシー ・運転士、需給ギャップの課題から、路線維持が困難となったため、デマンドタクシーを導入することとしています。デマンドタクシー導入にあたっては、地域・事業者の意向、運行区域・経路等に関し、地域住民の皆様、運行事業者、バス事業者等と、それぞれ個別に詳細の協議を重ね、それぞれの地域に合った仕組みとしています。また、導入後も、継続的に状況を確認し、地域との対話の機会を設けています。
24 42・48	●案内表示等 佐々駅～佐々バスセンター内の案内表示が分かりにくい（バスロケ導入等検討してはどうか）	●案内表示等 ・今後の参考とさせていただきます。

25 35-38	● 1 公共交通ネットワーク形成の方針 ①相浦、早岐でも生活交通手段を（図の生活交通範囲に入っていない） ②大野・早岐の路線再編に関し、天神方面はどうなる？ 佐世保駅、総合医療センター発着が良くないか	● 1 公共交通ネットワーク形成の方針 ①について ・計画に記載の図は、現段階における状況を表したもので、相浦・早岐地区においても、他の地域と同様に、必要に応じて生活交通手段の検討は進めていきます。（生活交通導入に関する他地域との差はありません） ②について ・事業者によると、「大野」「早岐」を乗継拠点とした路線再編は全ての路線がこの対象となるものではないとのことです。させばバス運行路線については、P25の公共交通ネットワーク形成の方針のネットワーク図内等では記載できておりませんが、佐世保市中心部における「補完交通」的な位置づけになると考えておられ、これらの路線については各エリアの「補完交通」と「補完交通」を結びながら効率的な運行を目指していく必要があると考えておられるとのことです。
27	●区域内の拠点等 表内 「皿山公園」は、小春～市瀬の中間でバス利用し難いことも想定した方がよい。	●区域内の拠点等 表内 ・今後の参考とさせていただきます。
35	●幹線・ネットワーク再編 ・【乗り継ぎ】 適切に接続しないと支障をきたす ・【乗継運賃】補助が必要 ・【運賃値上げ】「公共」なので、利用者負担は見直してほしい	●幹線・ネットワーク再編 ・幹線・支線のネットワークにおける乗り継ぎに関しましては、改めて計画P35にバスの乗り継ぎダイヤの調整を行う旨記載いたします。 ・乗継運賃への補助は、今後検討を要するものと考えています。 ・運賃に関しては、ご指摘のとおり公共性は高いものの、民間の交通事業者による運営であるため、経営状況との関連の中で設定される仕組みとなっていることをご理解いただきたいと思います。

35-36	●事業概要①・事業概要② ①大野・早岐の系統分離すには賛成。加えて、鉄道もこの系統に加えてはどうか（JRの左石乗り入れ、大量輸送可能、バス減便が可能。バス同士の乗継は時間のずれを生じる） ② 素案 P67「モードを横断した共通運賃等の導入検討」について ・各交通モードの運賃の共通化。（大野・早岐系統分離の場合、モード間乗換がしやすい環境が必要。四国モデルを参考に佐世保モデルを）	●事業概要①・事業概要② ①について ・ご指摘のとおり、鉄道は基幹交通の一部として、重要であるとの位置づけを行っています。ご提案の内容については、今後の参考とさせていただきます。 ②について ・モードを横断した共通運賃等の導入については、交通事業者の収支や経営判断を踏まえて検討する必要があります。ご指摘・ご提案については、今後の参考とさせていただきます。
37	●事業概要③ 表中 事業概要 ①2 R7.4.1 ダイヤ改正後のバス本数を載せない理由は？（これまでの計画は載せていた） ②便数上限の関係なのか、「回送」表示バスをよく見かける。実車回送を設け、乗客確保につなげては？（以前、佐々BC～北部営業所・平戸桟橋～平戸営業所・佐々BC～佐世保駅前で“実車回送”されていた）	●事業概要③ 表中 事業概要 ①について ・今回の計画（P.37）では、需給バランスを図っていくという方向性を確認するために、未来の路線本数（傾向）を掲載しております。R7.4.1以降も、需給の状況を確認しながら、適切に路線の精査を行ってまいりたいと考えております。 - また、記載の表については、今後の参考のため、乗合バス事業に係る将来需要推計予測を踏まえて、各区間の将来的な運行本数を算定するシミュレーション結果を記載しているものです。あくまでも将来的な予測数値としてR11・R16のシミュレーション結果を記載しているものであり、直近となるR7の本数については記載しておりませんのでご理解ください。 ②について ・現在、回送運行は、他の路線ダイヤとの関係も含め、必要最小限で行っており、便数上限に関わらず、運用上、実車とすることは困難です。

38・46	●事業概要④・事業概要⑪ ①大野・早岐系統分離にあたって「大野以北からは大野車庫止め、佐世保中央からは従来通り矢峰営業所止め」とするべきでは？ （大野以北～矢峰方面利用は少なく、佐世保中心～矢峰方面利用は多い） 大野以北から中心部へは、大野車庫から左石駅の MR に乗り換えてはどうか ②車庫・転回場・乗務員休憩の施設を市中心部に設置し、市中心部を結節点とする路線再編を行っては？（「松浦公園」大型バス駐車場など） ③佐々バスセンター発着（ハブ拠点等）の減便に対し、佐々町として、事業者と共に何かしらの対策を講じるべきでは？	●事業概要④・事業概要⑪ ①について ・路線再編の基本的な考え方として、南北長距離路線をできるだけなくし、運転士の労働環境を向上させること、という点があります。また、ご提案の「矢峰路線」が、大野車庫を経由しないとすると、北部との結節ができず、路線再編の目的が達成できませんので基本的には大野車庫発着となります。しかしながら、大野車庫のキャパシティも限られており、全便を大野車庫発着と出来ないことも想定されます。また勤務開始時及び終了時のダイヤは営業所発着となる為、佐世保市内～矢峰営業所のダイヤも一定数は残存する可能性があります。 - 松浦鉄道左石駅での乗換に関しては、約 350m 徒歩 5 分が必要であり、乗り継ぎ拠点としては厳しい判断となります。 ②について ・路線経路・再編の運用については、ご意見の内容も参考とさせていただきながら、適宜、適切に評価を行ってまいります。 ③について（佐々町） ・佐々町内を運行する路線の維持については町民からの意向を踏まえ、状況に応じて検討してまいります。
41	●事業概要⑥ ・「民間送迎サービスの混乗」として自動車学校、HTB 活用を。方法として高専との IT 研究、市内大学との経営・経済効果研究しては？	●事業概要⑥ ・今回のご意見については、参考にさせていただき、民間活用については、P22 記載のとおり、実現可能な分野との連携については検討を深めていきます。

42	●事業概要⑦ ①イ・観光客視点の利便性向上を（HTB⇄市内周遊（速達）、平戸・嬉野・武雄等へのアクセス） ②大野車庫結節の場合、大野支所駐車場を通らず直接左石駅へつながる歩道を整備すれば鉄道結節が可能となり、減便対応可能となるのでは？ ③MR 左石～JR 早岐間を相互乗入で、さらに利便性向上するのでは？ ④バス鉄道結節（大学駅—相浦中学校前、吉井駅—（バス停無）、左石駅—左石駅前等）を想定しては？ 同じ発想で、例えば大宮・桜馬場・卸本町などに JR 駅を新設すればバスとの乗換が容易になるのでは？	●事業概要⑦ ①について ・現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活）交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段という視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。 ②について ・交通結節点（大野車庫）については、今後、より利便性の高い場所等の可能性も含め検討していく予定としております。ご提案の内容は、その際にも参考にさせていただきたいと思います。 ※事業者によると、直線距離でも 230m 程度あり、通路整備したとしても一定の距離もあり日常的に高齢者が乗継ポイントとして利用するには厳しいとのことです。 ③について 現段階では、技術的に難しい課題が多く、実現は困難です。今後の参考とさせていただきます。 ④ご指摘のとおり、バスと鉄道の結節は重要だと考えております。今後の参考とさせていただきます。
44	●事業概要⑨ 【パークアンドライド】 バイク、自転車も可能か。料金は無料または低料金にすべき。	●事業概要⑨ ・パークアンドライドにつきましては、計画 P44 へ自家用車以外（バイク、自転車）も含んだ取組を行う旨記載いたします。

45 (11-13)	●事業概要⑩ ①バス運転者不足について、月平均時間外労働時間 30 時間、年間休日 82 日で労働過多。賞与が年 2.80 ヶ月。運転士離職増加原因では？（公務員並みの待遇が必要。行政の援助が必要では） ② 1 運転士不足について、事業者にもっと市の補助を出し、年間収入を引き上げさせるよう協定を結ぶことはできないか。 ③・運転士不足の官民連携の具体的内容は？ ・給与・待遇改善の大胆な対応はできないかでしょうか。（公務員採用→派遣など）	●事業概要⑩ ①～③について ・運転士の処遇改善については、市としても大きな課題として捉えており、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。 ・運転士不足への対応に関する官民連携については、現段階では 2 種免許取得に対する交通事業者への補助等を行っておりますが、今後は、広報等を含めより幅広い連携を図ってまいりたいと考えております。
46	●事業概要⑪ ・佐世保駅前：鉄道→バスアクセスが不便（仙台は 2F 鉄道駅、1F バス乗り場） ・MR 駅隣接バス停の商業開発を（コンビニや売店の設置等）。	●事業概要⑪ ・佐世保駅前については、佐世保駅周辺の再開発等の整備計画等が行われる場合、鉄道・バスの連携を考慮した大規模な整備計画が必要と考えております。お寄せいただきましたご意見について参考にさせていただきます。 ・今回のご意見における MR 駅の隣接バス停等の資産活用についても、バス事業者との協議において参考にさせていただきたいと思います。
48	●事業概要⑬ ①九十九島は全国レベルのポテンシャル。観光振興視点の公共交通を	●事業概要⑬ ①について ・現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活）交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段という視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。

	②・各バス停に路線図掲示するなどの工夫は必要ではないか ・LED 方向幕「行先番号表示」は非常にわかりにくく、再考の必要があるのではないか？ ・スマートバス停時刻表は「行先」毎で分かりにくい（経由地が目的地の場合など）。経由で枠、その上行先、など、利用者目線の改善が必要	②について ・事業者としては、現状、システムとバス路線数などの問題から一部、わかりにくい時刻表部分があることは認識しておられます。いただいたご意見も参考にさせていただき、引き続き分かりやすい時刻表示を目指していくこととされています。
49	●事業概要⑩ ・バス停間隔見直を（木宮町～相浦小学校前～相浦中学校前のバス停間隔、佐々新町バス停の佐世保向・佐々向は1バス停分ほど離れている、など） ・商業施設とバス停の位置関係の改善を（吉井車庫前とソレイユ吉井、させぼ五番街と近隣バス停など）	●事業概要⑩ ・事業者によれば、バス停設置に関しては、ご承知のとおり道路管理者や警察およびバス停後背地となる地権者からの承諾が必要となるとのことです。バス停設置の要望をいただいた場合には、基本的には検討させていただき、関係者と協議をすることとされています。
51	●計画の目標（指標及び目標値） ①運転士数は、計算上は不足するのではないか（比率計算＋退職者） ②・バス運転士採用 4人/年 ・年間4人採用では10年後81%充足。目標が少ない。 ・運転士確保策の提案 【1】福利厚生（人員増で休日増） 【2】賃金増（30万円）	●計画の目標等 ①・②について ・計画における採用目標人数については、ご指摘のとおり、中途退職の存在を含め、事業者において詳細な分析を行って算出されております。 ・運転士の処遇改善につきましては、P13(2)需給バランスの問題に記載のとおり、事業者の経営状況と密接な関係を有しますが、市としても大きな課題として捉えており、ご指摘の内容も参考とさせていただきながら、検討を進めてまいりたいと考えております。

65-75	●バス、鉄道に係る現状分析 ①路線バス沿線企業の自家用車通勤者に、バス通勤に対するアンケートや補助などを行っては？ ②観光客の利便性向上を（起終点を観光地へ。今回、烏帽子岳・弓張岳展望台・無窮洞のある佐世保～川棚線は廃止、九十九島観光公園（展海峰）は1便のみ、九十九島水族館・九十九島動植物園・ハウステンボス以外の観光地へは車・タクシーが必要）	●バス、鉄道に係る現状分析 ①について ・今後の参考にさせていただきます。 ②について ・現在、喫緊の課題である、生活上の移動を確保するための地域（生活）交通を優先して対応していますが、今後は、観光政策としての移動手段という視点も含め、検討を進めてまいりたいと考えております。
72	●公共交通を取り巻く環境変化等について 免許返納者が増加。交通手段のない方の存在を前提として計画を	●公共交通を取り巻く環境変化等について ・ご指摘のとおり、自家用車の活用が困難な方が増加してくるという課題認識は、市としても持っており、地域のご協力をいただきながら実施する「公共ライドシェア」を中心とした、きめ細やかな交通手段の確保について、早急に対応を進めてまいりたいと考えております。
76-77 利便計画 7-12	●今後の運転士数の見通し等について バス廃止区域にデマンドタクシー導入予定とのことだが、タクシーの運転士数・運転士の高齢化などの問題は考えているのか。また、鉄道の運転士は不足していないのか。	●今後の運転士数の見通し等について ・ご指摘のとおり、中長期的にはデマンドタクシーの運行も難しくなると考え、今後、公共ライドシェアの導入について、早急に対応してまいりたいと考えております。 現状において、MRも運転士は不足していますが、バスの運転士不足がより深刻であり路線維持が困難になっている状況から、主に乗合バス事業の展開を中心に、対応等について検討を深めていくこととしています。
78	●夜間交通マップ ①夜間交通マップに関し、江迎町・鹿町町・吉井町、天神町方面・もみじが丘方面も一定の利用についても、MAPにしてはどうか ②「夜間交通マップ」に関し、佐々町→佐世保市街・吉井方面などのマップがあってもいいのでは？	●夜間交通マップ ①・②について ・佐世保地域は、鉄道が縦断しているため、バスの需要が減少する夜間については、主に鉄道の利用を中心においた移動手段が有効であることをイメージとして記載しています。

《地域公共交通利便増進実施計画》

頁	ご意見	回答
2	●利用者目線での利便性向上 ・バス停を公共施設・商業施設前に移築しては？（今年7月の沖田免トライアル佐々店出店、近くには十八親和銀行佐々店も立地。佐々BC～佐々インター間にバス停、佐々松瀬～市瀬間のダイレックス佐々店・フルノストアーラピタ店・ナフコ佐々店付近にバス停、「佐々新町」停留所を、佐世保向ダイレックス佐々中央店近く、佐々向コスモス佐々店近くに設置、など） ・ハウステンボス花火大会時にイオン大塔店にパークアンドライド設置（常設で数台）など検討しては？	●利用者目線での利便性向上 ・今後の参考とさせていただきます。（佐々町）
6-12	●多様なモードによる「生活交通」の充実 ①デマンド予定の中里・皆瀬地区の全地区を運行エリアとしていない。皆瀬地区には通学の為に路線バスを使う地区（菰田町）がある事から乗合タクシーへの移行の際には、教育委員会と連携して頂きたい。	●多様なモードによる「生活交通」の充実 ①について ・令和4年度に中里皆瀬地区において区域運行型予約制乗合タクシーの社会実験を実施した際、3ヶ月間の利用実績が5回だったことから、地域と協議した結果、その時点において必要性が低いものと判断し、本格運行に至りませんでした。 しかしながら、今回バス路線が廃線されることになり、その影響を受ける地域を対象として予約制乗合タクシーを導入することとしております。今回対象となっていない地域につきましては、今後の公共交通や地域の状況をみながら必要に応じて検討いたします。 また、通学に関しては必要に応じて教育委員会と連携してまいります

②佐々木場線・きらめきの里線・黒石線など廃止に対し、デマンドタクシー導入予定はあるか ③菰田線・妙観寺線の廃止に伴う旧吉井町・旧世知原町区域におけるデマンドタクシーはないのですか？ ④「西海橋（崎針尾）」「TAOYA 西海橋」は廃止。図に誤りあり。 ⑤・西肥バス発表になかった牧の地線・十文野線も廃止とあるが、廃止区間が拡大されたのか。 ・まめバス路線と一部重複するが、「田原八の久保町線」沿いは住宅が増加。大野・矢峰発着の循環路線などで路線を維持しては？	②について ・現在のところ、導入予定はありません。（佐々町） ③について ・ご指摘の地域は、既にデマンドタクシー導入済みです。 吉井町、世知原町にはすでに予約制乗合タクシーを導入しております。今回の路線廃止に伴い、一部運行内容の見直しを予定しております。 ④について ・ご指摘のとおり修正いたします。 ⑤について ・事業者によると、「廃止区間が拡大された」という認識で間違いのないことです。ご指摘のとおり皆瀬地区は小川内公民館以北よりバス利用者は多い地区ではありますが、バス運転士不足から廃止が避けられないような状況となっているとのことです。 当該地区については、「皆瀬駅下」停留所のバス路線や松浦鉄道および今後は予約制乗合タクシーのエリア拡大など予定しているのでそれらの代替手段をご利用いただければと考えておられるとのことです。
---	---

《全体的な意見・その他》

ご意見	回答
●全体的な意見 ① 「需要者」側の視点が反映されているか（長崎市地域公共交通計画（P55）では、アンケート調査を実施） ②公共交通と今後の検討項目について （1）広域移動は鉄道（MR）のみ、バスは駅と地域の循環路線 （2）西肥バスとさせぼバスの路線垣根撤廃（させぼバスが補完交通・生活交通を担う） （3）西肥バススリム化（自治体からの補助廃止） （4）公共交通の公営事業化 ③ 佐々町に関する記載が少ない（佐々町内巡回バス、「高齢者外出支援タクシー・介護認定者等外出支援タクシー・心身障害者（児）福祉タクシー料金助成」などに関する意見があるが）	①について ・法律上、地域住民の意見は「地域公共交通活性化協議会」に、住民代表をいれて計画を策定することとなっており、本市では、老人クラブ連合会や町内会長連合会等、利用者代表の方にご参画いただき、計画の策定段階からご意見を賜っている状況です。また、本市においては、デマンド交通等の実施にあたり、これまで100回以上、住民の皆様との会合を重ね、公共交通全体に対するご意見等も多数承っております。このようなご意見も受け止めながら、今回の計画を策定しておりますが、ご指摘の通り、今後も、地域住民の皆様のご意見をいただきながら、計画を進めてまいりたいと考えております。 ②について ・今後の参考とさせていただきます。 ③について ご指摘のとおり、別添資料を参考に佐々町の「高齢者外出支援タクシー」等の各施策を記載いたします。（佐々町）

●その他（提案） ①「街づくり」としての提案です。「パールシー」と「弓張」を結ぶロープウェイの運行。 頂上を整備して貸自転車制度を設置してウォーキングコース、サイクリングロード、キャンプ、グランピング場の設備などを。 キッチンカーなどを入れても良いと思います。 ②矢峰～黒髪間などに接続バスの導入は？ ③路線整理に係る市民説明が不十分。具体的にはどのような場合に誰が（地域交通課なのか事業者なのか）説明をするのか計画に明記すべき	●その他（提案） ①について ・街づくりの視点からご提案いただきありがとうございます。参考意見とさせていただきます。 ②について ・種々のデータ等分析・検討の結果、本計画期間中の導入は見送っております。 ③について ・市民への説明については、ご指摘のとおり当然のことと考えております。いただいた問題点も踏まえ、交通事業者と行政とが、適宜・適切に役割分担を行いながら、あらゆる媒体を活用し、市民への周知を図っていきたいと考えております。
--	---